

CA1
TA87
-1998
C56

DRAFT July 1998

CODE OF PRACTICE

FERRY ACCESSIBILITY

FOR PERSONS WITH DISABILITIES

INTRODUCTION

A. The Canadian Transportation Agency

The Canadian Transportation Agency (formerly known as the National Transportation Agency of Canada) is a quasi-judicial administrative tribunal of the federal government. Under Canadian legislation, the Agency has the responsibility for ensuring that persons with disabilities obtain access to this country's transportation system by eliminating unnecessary or unjustified barriers. One way in which it can achieve this goal of accessible transportation is to develop and administer accessibility standards covering the transportation network under federal jurisdiction. Other ways include resolving complaints and consulting with stakeholders.

B. The Purpose of this Code

The purpose of this Code of Practice is to improve the accessibility of marine travel for persons with disabilities. In the 1995 TransAccess Information Base¹, it is estimated that 3.8 million Canadians 15 years of age and over have some level of disability. It is further estimated that 440,000 of these Canadians with disabilities travelled by ferry in 1995. Since the incidence of disability increases with age, the demand for accessible transportation will be even greater as Canada's

¹ Values in the TransAccess Information Base are age-adjusted projections of the figures for adults residing in households determined by Statistics Canada in its 1991 Health and Activity Limitation Survey.

population ages.

Two sets of regulations regarding accessible transportation were implemented by the Canadian Transportation Agency's predecessor. One set — *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations* — ensures that personnel in the federal marine (as well as the air and federal rail) transportation network have the knowledge, skills and attitudes necessary to assist passengers with disabilities in an effective and sensitive fashion. The other — *Air Transportation Regulations, Part VII, Terms and Conditions of Carriage of Persons with Disabilities* — ensures that air carriers provide uniform services to passengers with disabilities travelling in Canada on aircraft with 30 or more passenger seats. In addition, the Canadian Transportation Agency has introduced two Codes of Practice relating to the on-board accessibility of aircraft with 30 or more passenger seats and to passenger rail car accessibility and terms and conditions of carriage by rail of persons with disabilities.

With this Code of Practice, the Agency is now addressing the physical accessibility of equipment used in marine transportation. It deals with features to make ferries more accessible to persons with disabilities. Where possible, it avoids rigid descriptions of exact procedures to be followed and precise measurements. Instead, it offers practical, functional, operations-oriented solutions to problems faced by persons with disabilities who travel by ferry.

This Code has been produced by the Agency in close consultation with its Accessibility Advisory Committee. This Committee is made up of representatives of organizations of and for persons with disabilities as well as representatives of industry, manufacturers and other government departments. Its mandate is to provide input toward the development of the Agency's regulations and standards on the accessibility of transportation.

C. Administration

The Agency will conduct periodic surveys to monitor the progress on the implementation of this Code, and will report the findings to its Accessibility Advisory Committee.

In addition to these surveys, periodic reviews of the Code will also be undertaken. Any problems identified will be addressed through consultations with the Accessibility Advisory Committee, and any proposed amendments to be distributed to the public for comment will be made with input from this Committee.

Throughout this process, the Agency will continue to exercise its authority to deal with individual complaints to determine whether there are undue obstacles to the mobility of persons with disabilities.

THE CODE

Section I — General

I.1 Operators and Vessels Covered by this Code

It is expected that this Code of Practice will be followed by all Canadian² ferry operators that provide passenger service between provinces or territories or between Canada and the United States.

This Code applies to ferries of 1,000 gross tonnes or more that can transport passengers and motor vehicles and that have at least X years of service remaining before being taken out of service.

This Code only applies to those areas of a ferry that may be used by the general public.

I.2 When and How Operators Should Follow this Code

In general, this Code should be followed in respect of any ferry

² "Canadian" means a Canadian citizen or a permanent resident within the meaning of the *Immigration Act*, a government in Canada or an agent of such a government or a corporation or other entity that is incorporated or formed under the laws of Canada or a province that is controlled in fact by Canadians.

in service or coming into service on or after January 1, 2001. An exception relates to operator-provided wheelchairs (where ferry operators are expected to begin carrying at least one wheelchair per passenger deck as of (effective date of Code), 1998).

Although it is recognized that the Canadian Standards Association Standard CAN/CSA-B651-95 *Barrier-free Design* was developed as a standard for buildings, it contains many criteria that are just as applicable to accessibility features on ferries. Therefore, ferry operators are invited to refer to this standard and, where it is appropriate to do so, to adopt the technical specifications contained in it.

It should be kept in mind that safety on board vessels is not the responsibility of the Agency. In this regard, there is nothing in this Code of Practice that relieves any ferry operator from complying with the provisions of any safety regulation included in or made under the *Canada Shipping Act* or any applicable Department of Transport or international safety regulation.

It should also be emphasized that this Code presents minimum standards that ferry operators are expected to meet. Operators are urged, however, to exceed these standards wherever feasible and to consult with consumer groups when developing and testing new designs.

Section 2 — Accessibility Criteria

2.1 Signage

Signage provided on a ferry to aid passengers should satisfy the criteria set out below. (Since safety and crew signage are regulated by the Department of Transport, they are not covered by these specifications.)

- (a) Signage should be positioned at key decision-making points. It should be positioned over the path of travel at a height well above head level in high pedestrian traffic, but in a

manner that it can be seen easily by a person in a wheelchair. Signage should be positioned to avoid shadow areas and glare. If signage is located at a doorway, it should be on the wall to the right of the door, with its centre at a height of 1500 mm plus or minus 25 mm above the floor.

- (b) Letters, numbers, symbols and pictographs should be glare-free and presented in contrasting colours³.
- (c) Letters and numbers should be sans serif, and numbers should be Arabic. Letters and numbers should have at least a width-to-height ratio between 3:5 and 1:1 and a stroke-width-to-height ratio between 1:5 and 1:10.
- (d) For general orientation and specific information signage, letters, numbers, symbols and pictographs should be at least 200 mm high for a maximum viewing distance of 6000 mm, 100 mm high for a maximum viewing distance of 2500 mm and 50 mm high for a maximum viewing distance of 1500 mm.
- (e) When tactile signage or markers are used, letters, numbers, symbols and pictographs should be raised at least 0.8 mm and should be between 16 mm and 50 mm high. If a tactile sign is mounted on a wall, its centre should be at a height of 1500 mm plus or minus 25 mm above the floor.
- (f) If signage is supplemented with braille, it should be located at the bottom of the sign and presented in Grade One Braille that meets the standards of the Canadian Braille Authority in English and in Braille intégral that meets the standards of the Comité interministériel sur la normalisation du braille in French.
- (g) If electronic signage is used, letters, numbers, symbols and pictographs should be slowly scrolled across the screen.

³ "Contrasting colours" means a light colour on a dark background or a dark colour on a light background, with light on dark being preferable for signage.

Red letters on a black background should not be used.

2.2 Lighting

Lighting on a ferry, except reading and other lighting under the control of a passenger, should be directed and controlled so as to minimize glare and shadows.

Lighting should not result in any sharp contrasts in intensity throughout a ferry but should be used to accentuate stairs and their handrails.

2.3 Stairways

Stairs on a ferry should have uniform, closed riser heights and uniform tread depths.

The tread surfaces of the stairs and the landings should be firm and non-slippery and should not create glare.

The top outer edge of each step should be marked by a contrasting colour strip that runs the full width of the step and is readily apparent from both directions of travel.

Stairways should have handrails on both sides, including at the landings.

If structural limitations of a ferry prevent any of the above criteria concerning handrails and uniform riser heights and tread depths from being satisfied, a ferry operator should provide assistance, if requested, to a passenger with a disability in ascending and descending the stairs.

2.4 Handrails

Handrails on a ferry should be sturdy and of a height and length that permit use by a person in a wheelchair.

Handrails should be continuous through the length of stairs, ramps, corridors or passageways, except where interrupted by other paths of travel or doorways.

Handrails should be rounded and free of any sharp or abrasive element. They should have an exterior diameter and a clearance from the wall surface to which they are attached that permit easy grasping. They should not have any obstructions that could break a handhold.

Handrails should be colour contrasted from their surrounding area or marked with a contrasting colour strip that runs the full length of the handrail.

Handrails should also return to the wall, floor or post in a smooth curve.

2.5 Corridors and Passageways

Corridors and passageways on a ferry should have a minimum clear headroom of 1980 mm from the floor. They should also have a minimum clear width that is manoeuvrable by a person in a wheelchair⁴ and not reduced by protruding objects.

Any barriers, obstacles or projections should be colour contrasted from their surrounding area.

2.6 Floors

Floor surfaces on a ferry should be slip-resistant. Glare from floor surfaces should be reduced as far as practicable.

⁴ "Wheelchair" means a passenger-owned wheelchair that requires a minimum clear floor area of 750 mm by 1200 mm to accommodate a wheelchair and its occupant and a minimum clear turning space of 1500 mm in diameter.

If carpeting is used on a ferry, it should be securely attached. It should have a short pile and a firm underpad or no underpad at all.

2.7 Doorways and Doors

Doorways on a ferry should be wide enough to accommodate a person in a wheelchair and should have enough space on both sides of the door to manoeuvre a wheelchair.

If door sills are necessary, they should be bevelled or ramped on a permanent or temporary basis.

Door handles, pulls, latches, locks and other operational devices should be operable with one hand and minimal force and should not require fine finger control, tight grasping, pinching or twisting of the wrist. They should be mounted at a height that permits use by a person in a wheelchair and be colour contrasted from their surrounding area.

If sliding doors are used, these operational devices should be exposed and usable from both sides when in a fully-open position.

2.8 Counters

If counters for serving the public are provided on a ferry, they should have at least one section that is of a height that permits use by a person in a wheelchair. This section should not have any obstructions that could impede verbal or visual communications between the person and the counter personnel.

Counter surfaces should have a non-glare finish and be colour contrasted from their surrounding area.

2.9 Operator-provided Wheelchairs

As of (effective date of Code), 1998, each passenger deck on a ferry should be equipped at all times with at least one wheelchair provided by the ferry operator.

2.10 Telephones

If modular jack public telephones are provided on a ferry, at least one telephone should be installed at a height and with a handset cord length that permit use by a person in a wheelchair.

This telephone should have operational instructions and push-button dialling controls, a flux coil on the handset, a volume control and a shelf that is large enough to accommodate a TTY.

This telephone should be situated such that the instructions and shelf are adequately illuminated and noise from the surrounding environment is minimized.

This telephone should have its location indicated by directional signage and by a sign positioned perpendicular to the path of travel. The telephone should also be identified by the appropriate international symbols of access in pictograph and tactile form.

In addition, if modular jack public telephones are provided, at least one TTY that can operate on this type of telephone should be available.

2.11 Alarms

If a ferry is equipped with an alarm system, the system should be visual and audible and, when activated, display continuously.

Visual alarms should be a flashing light that is strategically placed and significantly brighter than the ambient light.

2.12 Elevators

If a ferry has more than one deck, it should have at least one elevator that is accessible to persons with disabilities, including persons who use a wheelchair, that provides service from a vehicle deck to all the passenger decks except for the uppermost, open observation deck.

An accessible elevator should satisfy the following criteria.

- (a) The elevator should have its location indicated by directional signage and by a sign positioned perpendicular to the path of travel. It should also be identified by the international symbol of access in pictograph and tactile form by the door.
- (b) The gap between the elevator sill and the deck floor should not interfere with the movement of a wheelchair.
- (c) The elevator should have doors that remain fully open for at least four seconds in response to a call, which time may be altered through the use of a door-opening or door-closing button. It should also have a device to stop and reopen the doors before they encounter an obstruction while closing.
- (d) The elevator should have a floor space that permits manoeuvring of a wheelchair.
- (e) Each wall in the elevator should have a handrail.
- (f) The control panel in the elevator should be located at a height that permits use by a person in a wheelchair. The buttons on the panel should be colour contrasted from their surrounding area and operable with minimal force. They should also have colour contrasted tactile markers to their left to indicate their purpose.
- (g) Visual, audible and tactile deck indicators should be provided. A visual indicator inside the elevator should show in contrasting colours which deck the elevator is passing or stopped at. An audible indicator should sound inside the

elevator as the elevator passes or stops at a deck. A tactile indicator should be placed outside the elevator on both sides of the door jambs to identify the deck.

If structural limitations of a ferry prevent the installation of an accessible elevator as described above, the ferry operator is encouraged to explore the possibility of installing another type of elevating device that would permit persons with disabilities to access the various decks on the ferry. In any event, the ferry operator should provide assistance, if requested, to a person with a disability in accessing any deck that is open to the public.

2.13 Vehicle Decks

A ferry operator should ensure that a person who uses a wheelchair and boards a ferry by way of the vehicle deck equipped with a wheelchair-accessible elevator, or with another type of elevating device that is wheelchair-accessible, can freely get out of their vehicle and have access to the elevator or the elevating device.

2.14 Passenger Lounges

If there are any passenger lounges on a ferry, at least 5 per cent of the seating in each lounge should have a design and an adjacent clear floor space that permit easy transfer of a person to and from a wheelchair. The floor space should be large enough for a service animal⁵ to lie down. This seating should be designated by signage for use by persons with disabilities.

2.15 Cafeterias

If there are any cafeterias on a ferry, at least 5 per cent of the

⁵ "Service animal" means an animal that is required by a person with a disability for assistance and is certified, in writing, as having been trained to assist a person with a disability by a professional service animal institution.

tables in each cafeteria should have a design that permits use by a person in a wheelchair. These tables should be designated by signage for use by persons who use a wheelchair.

If the layout permits, a handrail should be provided along each side of a food service counter.

Menu display boards should be positioned to avoid shadow areas and glare and in a manner that they can be easily seen by a person in a wheelchair. Letters, numbers, symbols and pictographs on the board should be glare-free and presented in contrasting colours. A ferry operator should provide assistance, if requested, to a person with a disability by either reading the menu display board or making available a large print and/or braille version of the display board. The large print version should be in 14 point or larger sans serif type with dark characters on a light background. The braille version should be in Grade Two Braille that meets the standards of the Canadian Braille Authority in English and in Braille abrégé étendu that meets the standards of the Comité interministériel sur la normalisation du braille in French.

Passageways and counters in a cafeteria should satisfy the criteria set out in Sections 2.5 and 2.8.

2.16 Cabins

If cabins are provided on a ferry, at least 5 per cent of them, with a minimum of one cabin, should be accessible to persons with disabilities, including persons who use a wheelchair. This means that these cabins should satisfy the criteria that follow.

- (a) The cabin should be identified by the international symbol of access in pictograph and tactile form by or on the door.
- (b) The cabin should have doorways and doors that satisfy the criteria set out in Section 2.7.
- (c) The floor space should permit a person in a wheelchair to

enter the cabin and use all the facilities in the cabin.

- (d) The cabin should include a washroom that satisfies the criteria set out in Paragraphs 2.17 (b) to (k).
- (e) The cabin should have a call button that sends a signal that can reach staff at all times.
- (f) Controls and outlets, such as call buttons, thermostats, electrical switches and electrical and communication wall outlets, should be located adjacent to a clear floor space at a height that permits use by a person in a wheelchair. They should be operable with one hand and minimal force and not require fine finger control, tight grasping, pinching or twisting of the wrist. They should also be colour contrasted from their surrounding area and capable of being adequately illuminated. Finally, at least the call button and the thermostat should be identified by a tactile marker .

As for the remaining cabins on a ferry, operators are encouraged to incorporate the accessibility criteria listed above into their designs for these cabins on new ferries or their refurbishment plans for these cabins on existing ferries.

2.17 Washrooms

If public washrooms are provided on a deck of a ferry, at least one washroom for each sex with one toilet and one sink, or one unisex washroom with one toilet and one sink, on that deck should be accessible to persons with disabilities, including persons who use a wheelchair. This means that these washrooms should satisfy the criteria set out below.

- (a) The washroom should have its location indicated by directional signage and by a sign positioned perpendicular to the path of travel.

It should also be identified by the international symbol of access in pictograph and tactile form by or on the door.

- (b) The washroom should afford privacy to a person in a wheelchair.
- (c) The washroom should have a doorway and door that satisfy the criteria set out in Section 2.7.
- (d) The washroom should have a floor space that permits manoeuvring of a wheelchair.
- (e) The toilet should have a height and location that allow easy transfer for a person in a wheelchair.

The toilet should have a flush control that is colour contrasted from its surrounding area. The flush control should be operable with a closed fist and minimal force, or be electronically or automatically controlled

The toilet should have a back support where there is no seat lid or tank, and a toilet paper dispenser within reaching distance that does not interfere with the grab bars.

- (f) The washroom should have fixed or flip-up grab bars that are sturdy and conveniently located — on the wall behind the toilet and on one of the walls beside the toilet. They should have a height and length that permit use by a person in a wheelchair.

Grab bars should be rounded, free of any sharp or abrasive element and slip-resistant. They should have an exterior diameter and a clearance from the wall surface to which they are attached that permit easy grasping.

Grab bars should be colour contrasted from their surrounding area or marked with a contrasting colour strip that runs the full length of the bar. They should also return to the wall in a smooth curve.

- (g) The washroom should have a coat hook that has rounded edges. It should be mounted on a side wall and positioned such that it is usable by a person in a wheelchair. It should not project more than 40 mm from the wall.

- (h) The washroom should have a call button that is colour contrasted from its surrounding area and identified by a tactile marker .

The call button should be positioned such that it is usable by a person in a wheelchair. It should be operable with one hand and minimal force and not require fine finger control, tight grasping, pinching or twisting of the wrist.

The call button should send a signal that can reach staff at all times.

- (i) The sink should be positioned such that it is usable by a person in a wheelchair.

Faucets and other controls on the sink should be colour contrasted from their surrounding area. They should have handles of the lever type that are operable with a closed fist and minimal force, or they should be electronically or automatically controlled.

- (j) Accessories, such as soap dispensers, towel dispensers and waste receptacles, should be easy to use and positioned such that they are usable by a person in a wheelchair.

These accessories should be colour contrasted from their surrounding area and identified by tactile markers .

- (k) The mirror should be mounted such that it is usable by a person in a wheelchair.

If a washroom that is accessible to persons with disabilities, including persons who use a wheelchair, has toilet stalls, at least one toilet stall should have an outward-swinging door with inside and outside pulls, a floor space, a toilet, grab bars, a coat hook and a call button that satisfy the criteria set out in Paragraphs (c) to (h) above. If a washroom has more than one sink, at least one sink should satisfy the criteria set out in Paragraph (i). In addition, at least one of each type of washroom accessory and at least one mirror should satisfy the criteria set out in Paragraphs (j) and (k).

As for the other public washrooms on a ferry, operators are encouraged to incorporate the accessibility criteria listed above into their designs for these washrooms on new ferries or their refurbishment plans for these washrooms on existing ferries.

Section 3 — Maintenance

A ferry operator should have procedures in place to ensure that all accessibility features on a ferry are maintained in good working order.

Section 3 — Entretien

En ce qui concerne les autres toilettes publiques à bord d'un traversier, les exploitants sont encouragés à concevoir celles-ci en tenant compte des critères d'accessibilité susmentionnés dans le cas d'un traversier neuf ou dans les plans de réaménagement de ces toilettes à bord des traversiers existants.

L'exploitant d'un traversier devrait mettre en place des procédures afin de s'assurer que tous les dispositifs d'accessibilité à bord du traversier sont en bon état de fonctionnement.

devrait être maniable d'une seule main avec l'application d'une force minimale et ne pas exiger un fin doigté, une prise ferme, un pincement ou une torsion du poignet.

Le bouton d'appel devrait permettre de rejoindre le personnel de bord en tout temps.

i) Le lavabo devrait être placé de manière à permettre son utilisation par une personne en fauteuil roulant.

Les robinets et les autres commandes devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement. Ils devraient avoir des poignées à levier qu'on peut actionner avec une main fermée et par l'application d'une force minimale, ou être à commande électronique ou automatique.

j) Les accessoires tels que les distributeurs de savon et de serviettes et les paniers à rebuts devraient être faciles à utiliser et être installés de façon à pouvoir être utilisés par une personne en fauteuil roulant.

Ces accessoires devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement et être indiqués par des indicateurs tactiles.

k) Le miroir devrait être installé de manière à ce qu'une personne en fauteuil roulant puisse s'en servir.

Si une toilette qui est accessible aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant, est pourvue de plusieurs cabinets d'aisance, au moins un d'entre eux devrait avoir une porte s'ouvrant vers l'extérieur et munie de poignées en « D » des deux côtés et comporter une aire de plancher, une cuvette, des barres d'appui, un crochet à vêtements et un bouton d'appel qui devraient satisfaire aux critères énoncés aux alinéas c) à h) ci-dessus. Si une toilette est pourvue de plusieurs lavabos, au moins un d'entre eux devrait satisfaire aux critères énoncés à l'alinéa i). De plus, au moins un miroir et un de chaque accessoire de toilettes devraient satisfaire aux critères énoncés aux alinéas j) et k).

La chasse d'eau devrait être d'une couleur contrastante par rapport à son environnement. L'utilisateur devrait être capable de l'activer à main fermée et par l'application d'une force minimale, ou la chasse d'eau devrait être à commande électronique ou automatique.

La cuvette devrait être munie d'un dossier, s'il n'y a pas de couvercle ni de réservoir, et le distributeur de papier hygiénique devrait être proche de la cuvette sans entraver l'utilisation des barres d'appui.

f) La toilette devrait avoir des barres d'appui fixes ou escamotables qui sont de construction solide et bien situées sur la paroi à l'arrière de la cuvette et sur une des parois latérales. Elles devraient être à une hauteur et d'une longueur permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant.

Les barres d'appui devraient être arrondies, exemptes de tout élément saillant ou abrasif, et antidérapantes. Elles devraient avoir un diamètre extérieur et un dégagement suffisant par rapport à la surface des parois auxquelles elles sont fixées pour permettre de les agripper facilement. Les barres d'appui devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement ou être marquées par une bande de couleur contrastante sur toute leur longueur. Elles devraient retourner à la paroi dans une courbe graduelle.

g) La toilette devrait comporter un crochet à vêtements arrondi. Il devrait être fixé sur une paroi latérale et de manière à permettre son utilisation par une personne en fauteuil roulant. Son extrémité ne devrait pas être à plus de 40 mm de la paroi.

h) La toilette devrait être munie d'un bouton d'appel d'une couleur contrastante par rapport à son environnement et indiqué par un indicateur tactile.

Le bouton d'appel devrait être placé de manière à permettre son utilisation par une personne en fauteuil roulant. Il

2.17

Toilettes

En ce qui concerne les autres cabines à bord d'un traversier, les exploitants sont encouragés à concevoir celles-ci en tenant compte des critères d'accessibilité susmentionnés dans le cas d'un traversier neuf ou dans les plans de réaménagement de ces cabines à bord des traversiers existants.

Enfin, au moins le bouton d'appel et le thermostat devraient être indiqués par un indicateur tactile.

Si le pont d'un traversier est pourvu de toilettes publiques, au moins une toilette pour chaque sexe, ou une toilette commune, équipée d'un lavabo et d'une cuvette, devraient être accessibles aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant. Ces toilettes devraient donc répondre aux critères suivants.

a) L'emplacement de la toilette devrait être indiqué par des panneaux indicateurs et par un panneau perpendiculaire au sens des déplacements.

La toilette devrait être identifiée à l'aide d'un panneau tactile sur la porte ou près de celle-ci et portant le pictogramme international d'accessibilité.

b) La toilette devrait être aménagée de manière à préserver l'intimité d'une personne en fauteuil roulant.

c) La toilette devrait avoir une embrasure de porte et une porte qui répondent aux critères énoncés à la section 2.7.

d) L'aire de plancher de la toilette devrait permettre d'y manœuvrer un fauteuil roulant.

e) La cuvette devrait être située dans un endroit et être d'une hauteur qui permettent le transfert facile d'une personne en fauteuil roulant.

Les couloirs et les comptoirs d'une caféteria devraient répondre aux critères énoncés aux sections 2.5 et 2.8.

2.16 Cabines

Si un traversier dispose de cabines, au moins 5 pour cent de celles-ci mais pas moins d'une cabine devraient être accessibles aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant. Ces cabines devraient donc répondre aux critères suivants.

- a) La cabine devrait être indiquée à l'aide d'un panneau tactile apposé sur la porte ou près de celle-ci et portant le pictogramme international d'accessibilité.
- b) La cabine devrait être munie d'embrasures de portes et de portes répondant aux critères énoncés à la section 2.7.
- c) L'aire de plancher devrait être suffisamment grande pour permettre à une personne en fauteuil roulant d'entrer dans la cabine et d'y utiliser toutes les installations.
- d) La cabine devrait comprendre une toilette répondant aux critères énoncés aux alinéas 2.17 b)    k).

- e) La cabine devrait être munie d'un bouton d'appel permettant de rejoindre le personnel de bord en tout temps.

- f) Les commandes d'accessoires et les prises (par exemple les prises électriques et les prises d'appareils de communication) devraient être adjacentes à une aire de plancher dégagée et à une hauteur permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant. Elles devraient être maniables d'une seule main avec l'application d'une force minimale et ne pas exiger un fin doigté, une prise ferme, un pincement ou une torsion du poignet. Elles devraient aussi être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement et pouvoir être éclairées adéquatement.

2.15

Cafétérias

fauteuil roulant de transférer facilement de son fauteuil à la place assise et vice versa. Cette aire de plancher devrait être d'une dimension permettant à un animal aidant⁵ de s'y allonger. Un panneau devrait indiquer que les places sont réservées aux personnes ayant une déficience.

Lorsque des cafétérias sont aménagées à bord d'un traversier, au moins 5 pour cent des tables dans chacune d'elles devraient être d'une conception permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant. Un panneau devrait indiquer qu'elles sont réservées aux personnes en fauteuil roulant.

Si la configuration le permet, une main courante devrait être installée de chaque côté d'un comptoir à nourriture.

Les tableaux affichant le menu devraient être placés de manière à éviter les ombrages et l'éblouissement et être bien visibles pour une personne en fauteuil roulant. Les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes utilisés devraient être non éblouissants et d'une couleur contrastante. L'exploitant du traversier devrait s'assurer que quelqu'un puisse lire le contenu à toute personne ayant une déficience qui en fait la demande, ou lui fournir un menu en gros caractères ou en braille, ou les deux. La version en gros caractères devraient être composée en corps 14 ou plus gros, sans empattement et de couleur sombre sur fond clair. Le braille devrait être du type abrégé étendu, conforme aux normes du Comité interministériel sur la normalisation du braille, en français, ainsi que du type Grade Two Braille, conforme aux normes de la Canadian Braille Authority, en anglais.

⁵ « Animal aidant » s'entend d'un animal dont une personne ayant une déficience a besoin et qui fait l'objet d'un certificat attestant qu'il a été dressé par un organisme professionnel de dressage des animaux aidants pour assister une personne ayant une déficience.

indicateurs tactiles d'une couleur contrastante devraient être situés à gauche de chaque bouton pour en indiquer la fonction.

- g) Les ponts devraient être indiqués au moyen d'indicateurs visuels, audibles et tactiles. Au passage d'un pont ou à l'arrivée à un pont, un indicateur visuel dans l'ascenseur devrait indiquer de quel pont il s'agit au moyen de couleurs contrastantes et un indicateur audible devrait également retentir dans l'ascenseur. Des indicateurs tactiles permettant d'identifier le pont devraient être placés à l'extérieur de l'ascenseur, de chaque côté des montants de porte.

Si la structure d'un traversier empêche l'installation d'un ascenseur accessible, tel qu'on le décrit ci-dessus, on encourage l'exploitant du traversier à étudier la possibilité d'installer un autre type d'appareil de levage qui permettrait aux personnes ayant une déficience d'accéder aux divers ponts du traversier. Quoiqu'il en soit, l'exploitant du traversier devrait fournir à une personne ayant une déficience et qui en fait la demande, une aide pour accéder à n'importe quel pont ouvert au public.

2.13 Ponts pour véhicules

Lorsqu'une personne en fauteuil roulant monte à bord d'un traversier en empruntant le pont pour véhicules muni d'un ascenseur ou d'un appareil de levage accessible en fauteuil roulant, l'exploitant du traversier devrait s'assurer que cette personne puisse sortir librement de son véhicule et avoir accès à l'ascenseur ou à l'appareil de levage.

2.14 Salons des passagers

Lorsque des salons de passagers sont aménagés à bord d'un traversier, au moins 5 pour cent des places assises dans chaque salon devraient permettre, par leur conception et une aire de plancher adjacente suffisamment dégagée, à une personne en

Si un traversier compte plus d'un pont, il devrait y avoir au moins un ascenseur accessible aux personnes ayant une déficience, y compris celles qui utilisent un fauteuil roulant, pour assurer le service entre un pont pour véhicules et tous les ponts de passagers, à l'exception du pont d'observation découvert le plus élevé.

Un tel ascenseur devrait répondre aux critères suivants.

a) L'emplacement de l'ascenseur devrait être indiqué par des panneaux indicateurs et par un panneau perpendiculaire au sens des déplacements. Cet ascenseur devrait être identifié à l'aide d'un panneau tactile près de la porte et portant le pictogramme international d'accessibilité.

b) L'écart entre le seuil de l'ascenseur et le rebord du plancher du pont ne devrait pas nuire au déplacement d'un fauteuil roulant.

c) Les portes de l'ascenseur, une fois complètement ouvertes, devraient le demeurer durant au moins quatre secondes. L'ascenseur devrait être muni de boutons d'ouverture ou de fermeture permettant de modifier ce délai. L'ascenseur devrait également être muni d'un dispositif qui interrompt la fermeture des portes et les fait rouvrir avant que celles-ci heurtent un obstacle.

d) L'ascenseur devrait avoir une aire de plancher suffisamment grande pour permettre de manœuvrer un fauteuil roulant.

e) L'ascenseur devrait être muni de mains courantes sur toutes les parois.

f) Le panneau de commande de l'ascenseur devrait être à une hauteur permettant son utilisation par une personne en fauteuil roulant. Les boutons du panneau devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement et utilisables avec l'application d'une force minimale. Des

Si un traversier dispose de téléphones publics à prise, au moins un téléphone devrait être installé à une hauteur accessible à une personne en fauteuil roulant et avoir un cordon de combiné suffisamment long pour permettre à cette personne de s'en servir.

Ce téléphone devrait avoir des instructions d'utilisation et un clavier à touches, être équipé d'un capteur téléphonique sur le combiné et d'un volume de sonorité réglable, et être assorti d'une tablette suffisamment grande pour un ATS.

Ce téléphone devrait être situé de manière à ce que les instructions et la tablette soient bien éclairées et que le bruit ambiant soit limité le plus possible.

L'emplacement du téléphone devrait être indiqué par des panneaux indicateurs et par un panneau perpendiculaire au sens des déplacements. Ce téléphone devrait être identifié à l'aide d'un panneau tactile portant le pictogramme international d'accessibilité.

En plus, si des téléphones publics à prise sont fournis, au moins un ATS compatible avec ce type de téléphone devrait être disponible.

2.11

Alarmes

Si un traversier est doté d'un système d'alarme, ce dernier devrait être visible et audible et donner l'alarme sans interruption, une fois actionné.

Les alarmes visuelles devraient consister en un feu clignotant d'intensité plus forte que celle de la lumière ambiante et situé à un endroit stratégique.

Les seuils, s'il y a lieu, devraient avoir un bord biseauté ou des rampes permanentes ou temporaires.

Les poignées de portes, les poignées en « D », les loquets, les verrous et les autres dispositifs semblables devraient être maniables d'une seule main avec l'application d'une force minimale et ne pas exiger un fin doigté, une prise ferme, un pincement ou une torsion du poignet. Ils devraient être installés à une hauteur permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant et être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement.

Dans le cas de portes coulissantes, ces dispositifs devraient être exposés et utilisables des deux côtés lorsque les portes sont complètement ouvertes.

2.8

Comptoirs

S'il y a des comptoirs de service au public à bord d'un traversier, au moins une section de ceux-ci devrait être à une hauteur accessible à une personne en fauteuil roulant. Cette section ne devrait pas présenter d'obstacle qui pourrait empêcher la communication verbale ou visuelle entre la personne et un employé se tenant de l'autre côté du comptoir. La surface des comptoirs devrait avoir un fini non éblouissant et être d'une couleur contrastante par rapport à l'environnement.

2.9

Fauteuils roulants fournis par l'exploitant

À compter du (date d'entrée en vigueur du Code) 1998, l'exploitant d'un traversier devrait fournir en tout temps au moins un fauteuil roulant sur chaque pont de passagers du traversier.

⁴ « Fauteuil roulant » s'entend d'un fauteuil roulant appartenant à un passager et qui requiert une aire de plancher de 750 mm sur 1 200 mm, pour l'encombrement du fauteuil roulant et de son occupant, et une aire minimale de braquage de 1 500 mm de diamètre.

Les embrasures de portes à bord d'un traversier devraient être assez larges pour permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant et devraient aussi laisser suffisamment d'espace pour manœuvrer un fauteuil roulant des deux côtés de la porte.

2.7 Embrasures de portes et portes

La surface du plancher à bord d'un traversier devrait être antidérapante. L'éblouissement engendré par la surface du plancher devrait être réduit dans la mesure du possible. Si un plancher à bord d'un traversier est recouvert d'une moquette, celle-ci devrait être solidement fixée et à poil court. Si l'on utilise un sous-tapis, celui-ci devrait être rigide.

2.6 Planchers

Les corridors et les couloirs à bord d'un traversier devraient avoir une hauteur libre minimale de 1 980 mm, du plancher au plafond. De plus, la largeur libre minimale devrait être exempte de tout objet en saillie et permettre à une personne en fauteuil roulant⁴ de manœuvrer. Tout obstacle, toute barrière ou tout objet en saillie devrait être d'une couleur contrastante par rapport à son environnement.

2.5 Corridors et couloirs

Les mains courantes devraient aussi être recourbées vers la paroi, le plancher ou le poteau dans une courbe graduelle.

La surface des marches et des paliers d'escalier devrait être ferme, antidérapante et non éblouissante.

Une bande de couleur contrastante, visible dans les deux sens, devrait être apposée sur toute la largeur du bord supérieur de chaque marche.

Des mains courantes devraient être posées de chaque côté des escaliers et de leurs paliers.

Si, à cause des limites de construction, le traversier ne peut pas satisfaire à une ou l'autre des exigences concernant les mains courantes et l'uniformité des escaliers (hauteur des contremarches et profondeur des marches), l'exploitant du traversier devrait fournir aux passagers ayant une déficience et qui en font la demande, une aide pour monter et descendre les escaliers.

2.4 Mains courantes

Les mains courantes à bord d'un traversier devraient être de construction solide et à une hauteur et d'une longueur permettant leur utilisation par une personne en fauteuil roulant. Elles devraient être continues sur toute la longueur des escaliers, des rampes, des corridors ou des couloirs, sauf aux endroits où il y a une intersection ou des portes.

Les mains courantes devraient être arrondies et exemptes de tout élément saillant ou abrasif. Elles devraient avoir un diamètre extérieur et un dégagement suffisant par rapport à la surface des parois auxquelles elles sont fixées, permettant de les agripper facilement. Elles devraient présenter nulle obstruction qui pouvant faire lâcher prise.

Les mains courantes devraient être d'une couleur contrastante par rapport à leur environnement ou être marquées par une bande de couleur contrastante sur toute leur longueur.

Les escaliers d'un traversier devraient avoir des contremarches fermées d'une hauteur uniforme et des marches d'une profondeur informe.

2.3

Escaliers

L'éclairage ne devrait pas non plus présenter de contrastes d'intensité très marqués, mais devrait servir à mettre les escaliers et leurs mains courantes en évidence.

L'éclairage à bord d'un traversier, autre que l'éclairage pour la lecture et celui que peut contrôler le passager, devrait être orienté et réglé de manière à réduire éblouissement ou ombrage au minimum.

2.2

Eclairage

- e) Quand un panneau ou un indicateur tactile est utilisé, les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient avoir un relief d'au moins 0,8 mm et une hauteur de 16 à 50 mm. Si un panneau tactile est fixé à une paroi, son centre devrait être à 1 500 mm du plancher, à 25 mm près.
- f) Si la signalisation est complétée de braille, celui-ci devrait être placé au bas du panneau. En français, on devrait utiliser le Braille intégral conforme aux normes du Comité interministériel sur la normalisation du braille et, en anglais, le Grade One Braille conforme aux normes de la Canadian Braille Authority.
- g) Si l'on a recours à la signalisation électronique, les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient défiler lentement à l'écran. Un lettrage rouge sur fond noir est déconseillé.

Section 2 — Critères d'accessibilité

2.1 Signalisation

La signalisation à bord d'un traversier, à l'intention des passagers, devrait répondre aux critères énoncés ci-après. (À noter que ces critères ne s'appliquent pas à la signalisation relative à la sécurité ni à celle réservée à l'utilisation de l'équipage, lesquelles sont réglementées par le ministère des Transports.)

- a) La signalisation devrait être placée aux endroits stratégiques où l'on doit faire un choix quant à la direction à prendre. Elle devrait être à une hauteur bien supérieure au niveau de la tête aux endroits les plus fréquentés, tout en étant bien visible pour une personne en fauteuil roulant. De plus, la signalisation devrait être placée de manière à éviter les ombrages et l'éblouissement. Si elle se trouve près d'une porte, la signalisation devrait être placée sur la paroi, à droite de la porte, et avoir son centre à 1 500 mm du plancher, à 25 mm près.

- b) Les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient être non éblouissants et d'une couleur contrastante³.

- c) Les lettres et les chiffres devraient être sans empattement, ces derniers devant être des chiffres arabes. Les lettres et les chiffres devraient au moins avoir un rapport largeur/hauteur entre 3:5 et 1:1 et un rapport largeur du trait/hauteur entre 1:5 et 1:10.

- d) Pour les indications d'orientation générale et les renseignements particuliers, les lettres, chiffres, symboles et pictogrammes devraient avoir au moins 200 mm de hauteur pour être visibles à une distance maximale de 6 000 mm, 100 mm de hauteur pour être visibles à une distance

³ « Couleur contrastante » s'entend d'une couleur claire sur fond sombre, ou vice versa, la première option étant préférable pour la signalisation.

1.2 Délai et conditions de mise en œuvre du Code

En règle générale, le Code de pratiques devrait être suivi à compter du 1^{er} janvier 2001 dans le cas de tous les traversiers en service. Une exception est cependant prévue relativement à la fourniture de fauteuils roulants : les exploitants de traversiers devraient fournir au moins un fauteuil roulant par pont de passagers dès le (date d'entrée en vigueur du Code) 1998.

Bien que la norme *Accessibilité des bâtiments et autres installations : règles de conception* de l'Association canadienne de normalisation (CAN/CSA-B651-95) porte sur l'accessibilité des immeubles, elle renferme de nombreux critères qui s'appliquent tout aussi bien aux dispositifs d'accessibilité à bord des traversiers. Les exploitants de traversiers sont donc invités à consulter cette norme et, s'il y a lieu, à adopter les spécifications techniques qui y sont données.

Il faut rappeler que la sécurité à bord des vaisseaux n'est pas du ressort de l'Office. À cet égard, rien dans le présent Code de pratiques ne dégage un exploitant de traversiers de l'obligation d'observer les dispositions de tout règlement sur la sécurité pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ou auquel renvoie celle-ci, ou de tout règlement de sécurité adopté par le ministère des Transports ou de portée internationale.

De plus, il importe de souligner que le Code renferme les normes minimales que les exploitants de traversiers devraient respecter. Cependant, l'Office encourage fortement les exploitants à dépasser ces normes, dans la mesure du possible, et à consulter des groupes de consommateurs lors de l'élaboration et de la mise à l'essai de nouvelles conceptions.

L'Office fera des sondages périodiques pour suivre l'application du Code de pratiques et fera rapport de ses constatations à son Comité consultatif sur l'accessibilité.

L'Office procédera également à des examens périodiques du Code. Il traitera alors des problèmes cernés et, s'il y a lieu, élaborera en consultation avec le Comité consultatif sur l'accessibilité les projets de modification à diffuser dans le public aux fins de commentaires.

Tout au long du processus, l'Office continuera d'exercer ses pouvoirs, donc d'étudier toutes les plaintes individuelles pour déterminer s'il existe des obstacles abusifs au déplacement des personnes ayant une déficience.

LE CODE

Section 1 — Généralités

1.1 Exploitants et vaisseaux visés par le Code

On s'attend à ce que le Code de pratiques soit suivi par tous les exploitants de traversiers canadiens² qui transportent des passagers entre les provinces ou les territoires, ou les deux, ou entre le Canada et les États-Unis.

Le Code s'applique aux traversiers de 1 000 tonnes ou de jauge brute ou plus pouvant transporter des passagers et des véhicules, et qui serviront encore pendant au moins X ans à la prestation du service avant d'être mis hors service.

Le Code s'applique seulement aux endroits ouverts au public à bord d'un traversier.

² « Canadien » s'entend d'un citoyen canadien ou d'un résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration*, d'une administration publique du Canada ou de ses mandataires, et de personnes ou organismes, constitués au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et contrôlés de fait par des Canadiens.

440 000 d'entre eux ont utilisé le traversier en 1995. Comme l'incidence des déficiences s'intensifie avec l'âge, la demande de transports accessibles augmentera à mesure que la population canadienne vieillit.

Deux règlements concernant les transports accessibles ont été pris par le prédécesseur de l'Office des transports du Canada. Le premier règlement — *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* — veille à ce que le personnel du réseau des transports maritimes de compétence fédérale (ainsi que celui du réseau aérien et celui du réseau ferroviaire de compétence fédérale) ait les connaissances, les compétences et l'attitude nécessaires pour aider efficacement les passagers ayant une déficience, tout en étant sensible à leurs besoins. En vertu du second règlement — *Règlement sur les transports aériens*, Partie VII, Conditions de transport des personnes ayant une déficience — les transporteurs aériens doivent fournir des services uniformes aux passagers ayant une déficience qui voyagent au Canada à bord des aéronefs de 30 sièges passagers ou plus. De plus, l'Office des transports du Canada a publié deux codes de pratiques sur l'accessibilité à bord des aéronefs et sur l'accessibilité des voitures de chemin de fer et les conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience.

Dans le présent Code de pratiques, l'Office se penche sur l'accessibilité de l'équipement utilisé dans le transport maritime. Le Code décrit les dispositifs qui rendent les traversiers plus accessibles aux personnes ayant une déficience. Dans la mesure du possible, il évite de spécifier les dimensions exactes des dispositifs ou de décrire en détail les procédures à suivre. Le Code offre plutôt des solutions pratiques et fonctionnelles, axées sur les opérations, pour résoudre les problèmes que rencontrent les personnes ayant une déficience lorsqu'elles utilisent les traversiers.

L'Office a rédigé ce Code en étroite consultation avec son Comité consultatif sur l'accessibilité, lequel regroupe des représentants d'associations de personnes ayant une déficience, ainsi que des représentants de l'industrie, de fabricants et de divers ministères. Ce comité a pour mandat de contribuer à l'élaboration des règlements et des normes de l'Office sur l'accessibilité des transports.

CODE DE PRATIQUES

ACCESSIBILITÉ DES TRAVERSIEURS POUR LES PERSONNES AYANT UNE DÉFICIENCE

INTRODUCTION

A. Office des transports du Canada

L'Office des transports du Canada (auparavant l'Office national des transports du Canada) est un tribunal administratif quasi judiciaire du gouvernement fédéral. En vertu de la législation canadienne, l'Office a le devoir de s'assurer que les personnes ayant une déficience ont accès au réseau canadien des transports en supprimant les obstacles inutiles ou injustifiés. Un des moyens dont il dispose afin de rendre les transports accessibles est l'élaboration et l'application de normes d'accessibilité destinées à l'ensemble des modes de transport relevant de la compétence du fédéral. Le règlement des plaintes et la consultation des parties prenantes constituent d'autres moyens.

B. Objet du Code de pratiques

Le présent Code de pratiques vise à améliorer l'accessibilité du transport maritime pour les personnes ayant une déficience. Selon la banque d'information TransAccess 1995¹, on estime que 3,8 millions de Canadiens de 15 ans et plus ont une déficience et que

¹ Ces chiffres de la banque d'information TransAccess sont des prévisions ajustées selon l'âge à partir des données relatives aux adultes vivant dans des ménages, lesquelles ont été obtenues à la suite de l'Enquête sur la santé et les limitations d'activités menée par Statistique Canada en 1991.